

列席者：

陳俊裕先生	議員	黃大仙區議會
鄭梓健先生	議員	黃大仙區議會
陳卓熙先生	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處
劉克強先生	一級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處
林國強先生	黃大仙區助理警民關係主任	香港警務處
韓成昊先生	黃大仙區行動主任	香港警務處
譚家權先生	黃大仙區交通隊主管	香港警務處
梁敏玲女士	高級運輸主任/黃大仙	運輸署
郭展陽先生	工程師/黃大仙	運輸署
丁遵銘先生	區域工程師/黃大仙	路政署

為議程(三)(i)出席會議的政府部門：

黃偉廉先生	高級運輸主任/運輸設施管理 1	運輸署
-------	-----------------	-----

為議程(三)(ii)出席會議的機構代表：

梁媛兒女士	高級公共關係主任-對外事務	港鐵公司
-------	---------------	------

為議程(三)(iii)出席會議的政府部門及機構代表：

傅定康先生	高級運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
李萃傑先生	運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
譚浚熙先生	經理(公共事務)	九龍巴士(一九三三)有限公司
黃寶雲女士	經理(策劃及發展)	九龍巴士(一九三三)有限公司
黃嘉俊先生	總策劃主任	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司

秘書：

黃婷筠女士	行政主任(區議會)3	黃大仙民政事務處
-------	------------	----------

主席歡迎各委員及列席會議的政府部門代表出席第六屆黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會（交運會）第一次會議。

- 一. 黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會職權範圍、參加委員會的區議員名單及列席的政府部門代表
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 2/2020 號)
2. 委員備悉文件。
- 二. 報告事項
- 二(i) 2020-2021 財政年度交通及運輸事務委員會獲分配的社區參與計劃撥款額
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 3/2020 號)
3. 委員備悉文件。
- 二(ii) 各分區委員會會議所討論的交通及運輸事項
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 4/2020 號)
4. 委員備悉文件。
- 二(iii) 黃大仙區交通意外傷亡報告(二零一九年七月至二零二零年一月)
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 5/2020 號)
5. 委員備悉文件。

二(iv) 黃大仙區交通改善工程進度報告
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 6/2020 號)

6. 委員備悉文件。

二(v) 黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會成員的變更
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 10/2020 號)

7. 委員備悉文件。

三. 討論事項

三(i) 黃大仙公共運輸總站上層旅遊巴士停泊位的運作情況
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 8/2020 號)

8. 主席歡迎為此議程出席會議的運輸署高級運輸主任/運輸設施管理 1 黃偉廉先生。

9. 運輸署郭展陽先生介紹文件。

10. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

(i) 認為黃大仙公共運輸總站（運輸總站）上層旅遊巴士停泊位的使用率低是由於司機慣常於黃大仙道上落客，以降低成本及方便遊客經由黃大仙上邨前往黃大仙祠；

(ii) 指出竹園道晚上有不少車輛違例泊車，認為警方過去半年甚少打擊違例泊車，故要求警方加強對違例泊車的執法行動，尤其在黃大仙道及竹園道一帶；

- (iii) 表示設立運輸總站上層旅遊巴士停泊位是希望藉此處理黃大仙道、竹園道及鳳凰新村違例泊車的情況；
- (iv) 查詢運輸總站下層工程的進展；
- (v) 表示早前曾與運輸署於盈鳳里進行實地視察，當時署方表示會降低運輸總站上層旅遊巴士停泊位的收費，以吸引旅遊巴士停泊，故向署方查詢有關跟進工作；及
- (vi) 以往有許多旅遊巴士違例停泊於盈鳳里，發出噪音滋擾附近居民，當時警方亦有協助處理有關問題，惟擔心夏季期間有關情況會再次出現，影響鳳凰新村一帶的居民。

11. 香港警務處譚家權先生感謝委員對警方處理盈鳳里違例停泊問題的讚賞。他指出，警方是全天候二十四小時執法，委員提及的黃大仙道、竹園道及盈鳳里亦是黃大仙警區重點打擊違例停泊的地點，故會不定時在人力資源許可的情況下派員進行巡查及檢控。由於新型冠狀病毒疫情關係，區內旅遊巴士的數量下降，故警方在調撥資源上會先重點處理其他事宜。

12. 運輸署郭展陽先生表示，自運輸總站上層旅遊巴士停泊位啟用以來，使用率一直偏低。在警方持續進行執法行動下，運輸署希望旅遊巴士司機會自覺停泊於運輸總站上層旅遊巴士停泊位，而並非違例停泊。運輸總站上層旅遊巴士停泊位啟用以來尚未調整收費，現時收費為每三十分鐘十五元。署方會考慮從司機習慣及收費吸引力等因素探討，並按實際情況制訂相應措施（包括調整收費），以改善運輸總站上層旅遊巴士停泊位的營運狀況。

13. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 表示曾向旅遊巴士司機查詢他們是否知悉可使用運輸總站上層旅遊巴士停泊位，惟有司機表示不知道，亦有司機指出其公司申領發還開支的項目並不包括泊車費，故寧願違泊被票控後再向公司申領發還款項，亦不願意自行負擔運輸總站上層旅遊巴士停泊位的泊車費；
- (ii) 查詢運輸署是否有空間降低運輸總站上層旅遊巴士停泊位的收費，以符合興建運輸總站上層旅遊巴士停泊位的原意，即減少違例泊車及紓緩黃大仙道的擠塞情況；
- (iii) 指出運輸署提供的數字未能反映附近一帶旅遊巴士的實際數目。據觀察，去年十月及十一月有較多旅客到訪，故應參考其他數字，以判斷司機是否不願意使用運輸總站上層旅遊巴士停泊位，抑或整體前往黃大仙祠的旅遊巴士數目減少；
- (iv) 希望運輸署可跟進運輸總站上層旅遊巴士停泊位的宣傳工作及加強與旅遊巴士公司的溝通；
- (v) 認為運輸署指會考慮司機習慣等因素而調整收費的說法不太恰當，並指應考慮旅遊巴士停泊於黃大仙道及竹園道引致的社會成本，例如交通擠塞及市民於車輛之間橫過馬路而導致的交通意外，從而訂定運輸總站上層旅遊巴士停泊位的收費；
- (vi) 查詢運輸總站上層旅遊巴士停泊位收費的定位是方便旅遊巴士上落客，抑或吸引旅遊巴士於等候旅客期間停泊；

- (vii) 查詢運輸署當初如何訂定運輸總站上層旅遊巴士停泊位的收費，以及會否考慮改以停車收費錶方式營運及降低收費，例如每十五分鐘二元，以吸引旅遊巴士司機嘗試使用有關停泊位；
- (viii) 認為運輸總站上層旅遊巴士停泊位的收費太高，令許多旅遊巴士停泊於盈鳳里，故要求運輸署於下次交運會再匯報跟進工作；
- (ix) 認為運輸總站上層旅遊巴士停泊位現時只以黃大仙祠旁緊急通道及沙田坳道連接黃大仙祠，有關行人路線對旅客並不吸引；
- (x) 表示在沒有違例泊車的檢控數字作比較下，只檢視運輸總站上層旅遊巴士停泊位使用狀況的數據並無意義；及
- (xi) 建議向旅遊巴士公司提供優惠或補貼，例如利用「防疫抗疫基金」下的資源。

14. 主席請運輸署澄清文件中提及的「月內車輛停泊數目」是指時租抑或夜泊車輛，並查詢運輸總站下層的工程進度。

15. 運輸署黃偉廉先生指，現時運輸總站上層旅遊巴士停車場有兩類收費，分別為時租和夜泊，時租收費每三十分鐘十五元，而夜泊收費（由晚上六時至翌日早上七時）為一百二十元。運輸總站上層旅遊巴士停車場啟用至今，尚未有旅遊巴士使用夜泊服務，而以半小時為收費單位是希望方便旅遊巴士業界。據署方早前的調查，旅行團一般會停留一至兩小時，故署方以半小時為收費單位，以減省旅遊巴士業界的成本。現時運輸總站上層旅遊巴士停車場由運輸署的營辦商管理，人手安排採用二十四小時三更制方式，故涉及一定的經常性開支，

若改為以停車收費錶模式運作，委員須考慮其他因素。

16. 運輸署黃偉廉先生續表示，署方於去年九月開放運輸總站上層旅遊巴士停車場前已向所有旅遊巴士業界組織（包括大部分接待本地或外國旅行團的公司）發信，相信業界已充分知悉有關安排。署方會積極考慮是否有空間降低收費及制訂其他措施吸引旅遊巴士停泊，亦希望警方可於黃大仙道、竹園道及盈鳳里繼續進行更多執法工作，令旅遊巴士業界加以利用運輸總站上層旅遊巴士停車場，並減少阻塞黃大仙區的交通。

17. 運輸署郭展陽先生補充指，署方釐定運輸總站上層旅遊巴士停泊位的收費時參考了附近露天停車場的收費。該露天停車場的大型旅遊巴士收費為每小時三十五元，而最低收費為兩小時，故車輛停泊該停車場最少需繳付七十元。因此，如署方調整運輸總站上層旅遊巴士停泊位的收費，亦需考慮附近其他停車場的收費水平，以免運輸總站上層旅遊巴士停泊位的收費太低，影響其他以商業模式營運的停車場。同時，署方會積極考慮其他措施吸引旅遊巴士使用運輸總站上層旅遊巴士停泊位。就運輸總站下層的工程進度，由於有關工程由路政署鐵路拓展處負責，故他未有最新的相關資料。

18. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 希望警方於會後提供過去半年於黃大仙區內違例泊車黑點（如盈鳳里、黃大仙道、竹園道及其他地點）的執法數字，例如曾發出的告票數量；及
- (ii) 希望警方以區議會選區劃分黃大仙區內的違例泊車執法數字。

19. 香港警務處譚家權先生表示，警方現時以街道劃分違例泊車的執法數字，如向警方中央交通違例檢控組索取整個黃大仙區的違例泊車執法數字，相信可在較短時間內獲得有關數據。就以黃大仙區內

各區議會選區劃分有關數據的建議，由於黃大仙區內有不少街道，警方要考慮如何整理有關數字，故希望委員可提供相關街道的名稱，以便向中央交通違例檢控組索取有關數據。

20. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 向主席建議由秘書處向警方提供黃大仙區各區議會選區內的街道名稱；
- (ii) 希望警方可同時提供二零一八年及二零一九年的檢控數字作比較；及
- (iii) 表示每個區議會選區的街道數量不多，面對違例泊車問題的街道應該只有數條，故希望警方提供於黃大仙區內二十五個區議會選區進行違例泊車執法行動的相關數字，例如曾進行多少次違例泊車執法行動及發出的定額罰款告票數量。

21. 香港警務處韓成昊先生表示，就委員以黃大仙區內街道或區議會選區劃分違例泊車執法數字的要求，黃大仙警區現時沒有備存有關數字。因應委員的要求，他會嘗試向警方中央交通違例檢控組索取有關資料，並於稍後提供予委員。警方留意到二零一九年的交通檢控數字有所減低，有關情況源於去年出現不同的社會事件，故警方調配人手處理不同的工作。警方希望來年可集中處理區內交通問題，並會一如以往留意委員提及有關違例泊車的事宜。

22. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 建議委員分別整合各自區議會選區的違泊黑點及交予警方，以便警方定期提供有關地點的執法行動數據予交運會，讓委員了解執法情況，並可在發現有關數字

- 與委員日常觀察有異時與警方密切溝通，以加強執法工作；
- (ii) 表示雲華街及雙鳳街的違例泊車問題嚴重，特別是雙鳳街南北行的兩條行車線，往往只剩下半條行車線供車輛行駛，巴士亦只可利用道路的中間部分，希望警方可加強該處的執法工作；
 - (iii) 表示毓華里早上至晚間時段均出現嚴重的違例泊車問題，加上毓華街巴士站及小巴士站一帶的路面十分狹窄，更有商店違法將貨物放置於路邊石壘，影響交通情況；
 - (iv) 建議秘書處協助傳閱表格，讓委員提供各自區議會選區內的違例泊車黑點及相關時間等資料，以便警方跟進；
 - (v) 察悉近日警方在橫頭磡南道進行的數次執法行動中，只有一次實際作出票控，其餘行動只是驅趕車輛，認為有關做法的阻嚇作用不大，希望警方可正視問題；
 - (vi) 表示因近日疫症，許多市民不乘搭的士，令的士站的車龍過長，阻礙附近交通，故希望運輸署可向的士車行發信，提醒的士司機在的士站的空間內排隊，不要阻塞交通；
 - (vii) 表示不應由委員向警方提供違例泊車黑點的資料。反之，警方發出告票是由於接到投訴或有關地點屬恆常巡邏路線，故認為警方發出告票與該處是否違例泊車黑點無關。問題的核心並非由誰提供違例泊車黑點，而是委員在收到有關數字後可研究警方是否有遺漏，並建議可加強執法的地點；

- (viii) 指出竹園道的士站十分不便，的士亦會於早上轉移至竹園街市門外的小巴士站停泊，阻礙小巴出入，導致小巴乘客需於馬路上落，小巴司機亦多次向區議員投訴有關情況。有關情況的根源是警察沒有回復於二零一八年或二零一九年初在維持交通暢順及宣傳安全橫過馬路等方面的工作；
- (ix) 認為打擊違例泊車與警方的其他工作並不相關，並認為警方的工作是由警察總部安排，質疑警方是否認為交通事宜並不重要，故可隨時抽調資源，令交通安全或交通擠塞問題繼續惡化；及
- (x) 指出打擊違例泊車及確保車輛守法是警方的責任，故認為應由警方主動處理路面情況，而非在委員指出何處及何時出現違例泊車問題後，警方方作出跟進。故此，委員不應主動向警方提供面對違例泊車問題的街道名稱，有關數字應由警方提供，並希望警方可於一個月內向交運會提供有關數據。

23. 香港警務處韓成昊先生表示，知悉委員就違例泊車執法行動方面的意見，並要求警方提供黃大仙區內的相關執法數字，例如區內個別街道或整個黃大仙區的數據。警方會與警察總部聯絡，希望可盡早向委員提供有關數字。就交通黑點方面，他察悉委員就如何提供資料予警方有不同意見，並重申如個別委員希望向警方提出有關交通問題的資料，可直接與他或黃大仙區交通隊聯絡。如無其他資訊，警方會根據巡邏所得或市民提出的投訴，判斷有需要加強執法的路段。

24. 委員補充指，同意提供有關資料責任在於警方，認為如警方的執法成效良好，委員便不會收到許多市民的意見或問題，故請警方主動跟進違例泊車黑點的情況。不過，如委員收到市民就違例泊車黑點方面的求助，亦有責任向警方反映情況。鑑於各委員的做法有別，

委員可一併提供違例泊車黑點的資料，或個別要求警方注意特定的違例泊車黑點。

25. 主席總結，違例泊車的議題會於下次交運會繼續討論，並要求警方代表於一個月內按委員的要求提供黃大仙區內違例泊車的檢控數字，讓委員於下次會議前有足夠時間備悉及參閱。他亦請秘書處協助安排向委員收集各區議會選區的違泊黑點及向警方轉達，並請警方於下次交運會會議交代有關黑點的違例泊車情況。此外，主席要求運輸署於下次交運會提交有關運輸總站上層旅遊巴士停泊位的具體改善措施，供委員跟進。

三(ii) 本會繼續要求港鐵在鑽石山站設地下隧道改善 A 出口擠逼情況
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 9/2020 號)

(會後備註：是項議程的標題原為「請繼續要求港鐵在鑽石山站設地下隧道改善 A 出口擠逼情況」，其後應主席及相關委員建議修改為「本會繼續要求港鐵在鑽石山站設地下隧道改善 A 出口擠逼情況」。))

26. 主席歡迎為此議程出席會議的港鐵公司高級公共關係主任－對外事務梁媛兒女士。

27. 譚香文議員介紹文件。

28. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 表示早上於龍蟠苑設街站時留意到數個分區的居民均會利用港鐵鑽石山站 A1 出入口乘搭港鐵，故認為需解決有關情況，並同意委員建議的方案可幫助疏導繁忙時間的人流，亦方便使用輪椅及嬰兒車的人士；及

- (ii) 指出港鐵鑽石山站 A2 出入口主要方便往返新蒲崗商貿區的上班人士，故希望港鐵公司可考慮於現時近大有街及采頤花園的巴士總站增設出入口，或如某些港鐵站般連接商業大廈的地下，以改善現時港鐵鑽石山站 A2 出入口的擠迫情況。

29. 港鐵公司梁媛兒女士感謝委員由去年開始提出有關意見，亦明白委員希望透過加設地下通道方便市民出入港鐵鑽石山站。她解釋指，連接港鐵站的行人通道項目並非由港鐵公司主導，其他港鐵站的處理方式亦一致。如有任何政府部門、商業或社區機構有意建造行人通道連接港鐵站，港鐵公司樂意就技術可行性方面配合有關安排。

30. 港鐵公司梁媛兒女士續表示，屯馬綫一期已於二月十四日開通。她明白委員關注有關人流情況，惟過往數星期因新型冠狀病毒疫情的關係，繁忙時段的人流未如預期。車站職員會密切留意人流情況，並按實際情況加派人手進行人流管理，港鐵公司亦樂意聽取委員的意見或進行實地視察。就港鐵鑽石山站觀塘綫大堂連接 A 出入口的樓梯，港鐵公司知悉有意見指該處的輪椅升降台會阻礙行人出入，亦有留意有關情況。在屯馬綫一期開通後，港鐵鑽石山站 A2 出入口設有升降機由地面連接車站大堂，公司留意到有需要人士（如輪椅人士）較常使用新增的升降機。她表示，屯馬綫一期通車至今只有兩至三個星期，港鐵公司會一直留意通車後的運作情況，在有需要時作出調整，並歡迎委員反映意見。

31. 委員對港鐵公司的回應深表遺憾。她認為現時港鐵鑽石山站的出入口並不足夠，加上沙中綫及鑽石山綜合發展區的發展，重申需考慮興建地下行人隧道連接悅庭軒及鳳德邨。

32. 主席表示，港鐵公司指港鐵鑽石山站 A2 出入口的新增升降機能疏導人流，故建議安排實地視察了解有關情況。就興建地下行人隧道的建議，他察悉港鐵公司表示只會處理港鐵站內的出入口，故查

詢哪個列席的政府部門可負責研究有關建議。

33. 運輸署郭展陽先生指，一般而言，署方會考慮公共道路的設施能否提供足夠容量服務行人。現時有關建議主要針對港鐵鑽石山站 A1 出入口不夠寬闊，惟龍蟠街兩旁行人路有足夠容量，鳳德邨亦有行人天橋系統，故就公共道路而言，現時有足夠設施及容量供行人前往港鐵鑽石山站。他續指，以興建地下行人隧道的方式解決港鐵鑽石山站 A1 出入口不夠寬闊的問題，並非政府可處理的事宜。

34. 委員對運輸署的回應表示遺憾，並指出署方未有考慮慈雲山居民的需要。現時龍蟠街的路面十分狹窄，附近亦設有公共運輸交匯處，該處的斜坡曾令不少市民滑倒。

35. 運輸署郭展陽先生補充回應指，問題的根源是委員認為港鐵鑽石山站 A1 出入口不夠寬闊，故興建地下行人隧道解決有關問題並非政府的責任。反之，有關港鐵鑽石山站 A1 出入口的安排及無障礙設施事宜應由港鐵公司交代。如有需要，運輸署亦可一同進行實地視察，了解有關情況。

36. 委員補充指，現時討論的問題是龍蟠街一帶行人出入港鐵鑽石山站時的擠迫情況，並非只是港鐵鑽石山站 A1 出入口不夠寬闊，故希望可利用地下行人隧道分流來往悅庭軒、鳳德邨及慈雲山的行人。

37. 主席建議安排相關委員、港鐵公司及運輸署一同進行實地視察，以了解有關情況。

(會後備註：秘書處已安排委員與運輸署及港鐵公司於二零二零年三月二十六日到港鐵鑽石山站出入口實地視察，以了解有關情況。)

38. 委員建議將是項文件的標題修改為「本會繼續要求港鐵在鑽

石山站設地下隧道改善 A 出口擠逼情況」。

39. 主席表示，通常議程標題是根據委員提交的文件標題所擬，故是項討論事項的標題與譚香文議員提交的文件標題一致。他確認譚香文議員同意修改是項議程的標題，並請她稍後向秘書處提供修訂文件以作跟進。

(會後備註：秘書處於會後收到譚香文議員的修訂文件(附件一)。

三(iii) 2020-2021 年度黃大仙區巴士路線計劃

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 7/2020 號)

40. 主席歡迎為此議程出席會議的運輸署高級運輸主任／巴士發展(九龍)傅定康先生及運輸主任／巴士發展(九龍)李萃傑先生；九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)經理(公共事務)譚浚熙先生及經理(策劃及發展)黃寶雲女士；以及城巴有限公司／新世界第一巴士服務公司(城巴／新巴公司)總策劃主任黃嘉俊先生。

41. 運輸署傅定康先生介紹文件。

42. 黃逸旭議員代表四位黃大仙區議員介紹意見書(附件二)。

43. 鄧惠強議員代表民主黨黃大仙團隊介紹題為「2020-2021 年度黃大仙區巴士路線計劃」的意見書(附件三)。

44. 梁銘康副主席介紹題為「增設深宵交通路線」的意見書(附件四)。

45. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 要求運輸署及巴士公司代表交代因新型冠狀病毒疫情縮減班次的安排，以及縮減班次的原因；
- (ii) 就巴士路線於新型冠狀病毒疫情下縮減班次的事宜，以九巴第211號線為例，指出該路線的用車由平日的九部減至六部，有市民反映等候了四十五分鐘（即三班車）仍未能登上巴士。他不理解為何運輸署批准巴士公司縮減班次，事前亦沒有就有關安排作評估或諮詢。九巴公司曾回覆指有關安排是由於預計乘客量會減少，惟事實上翠竹花園及鵬程苑居民對有關路線的需求殷切，認為有關安排是不符現實及變相加價，令市民等候巴士的時間加長，不符合市民對巴士公司的期望；
- (iii) 認為縮減班次對防疫工作而言是本末倒置，因巴士在比平日更擠迫的情況下，會增加傳播病毒的機會，故認為巴士公司應加密巴士班次，令車廂乘客數目減少，以減低傳播病毒的風險。如巴士公司認為新型冠狀病毒疫情令利潤減少，則應向政府反映，而非縮減班次；
- (iv) 表示於會前已將《2020-2021年度黃大仙區巴士路線計劃》的市民意見書交予不同巴士公司及運輸署代表，亦請秘書處備悉有關文件。有關意見書以問卷形式進行，將《2020-2021年度黃大仙區巴士路線計劃》分拆不同巴士路線於網上發佈，並就每項路線建議逐一諮詢市民，最終有接近五百名分別居住於黃大仙區內二十一個區議會選區的市民填寫有關問卷。其中，有兩成受訪市民反對修改九巴第X42P號線的行車路線，希望署方及巴士公司留意修訂建議是否符合市民的實際需要；

- (v) 反映有不少市民要求加密巴士班次；
- (vi) 有不少天馬苑的居民要求九巴第214及第290A號線等巴士路線於龍翔道東行近天馬苑增設分站，方便天馬苑、天宏苑及橫頭磡一帶的居民；
- (vii) 早前曾向九巴公司提議，如九巴第84M、85M及286M號線因屯馬線一期開通而導致乘客量下跌，可修改有關巴士路線，經斧山道迴旋處前往瓊富區及慈雲山一帶，以解決瓊富區沒有巴士路線來往新界東的問題，而九巴公司亦可考慮在延長的路段加設分段收費；
- (viii) 希望九巴第3X號線在實施建議的改動後，考慮將下午繁忙時段的回程班次參照早上繁忙時段的班次安排，增設行經斧山道的班次；
- (ix) 認為城巴第A23號線的收費偏高但路線過長，故建議有關路線不途經已有不少機場巴士路線覆蓋的九龍城區；
- (x) 得悉巴士公司因新型冠狀病毒疫情調整近一百八十條巴士路線的班次，並以較多人乘搭的九巴第3D號線為例，指出雖然巴士公司的手機應用程式顯示該路線的班次由原來的每四至八分鐘一班調整至每十至十二分鐘一班，但許多市民反映實際班次為每二十分鐘一班；
- (xi) 歡迎新增深宵巴士線，但認為新增的城巴第N20號線的班次太少，希望運輸署在落實有關建議時可加開班次；
- (xii) 建議加強黃大仙區的深宵巴士服務，並查詢運輸署在此方面的考慮因素；

- (xiii) 現時九巴第6P號線只有上午及下午繁忙時段班次，建議將有關路線改為全日服務；
- (xiv) 認為城巴第A22及A23號線的路線重疊，建議後者改為由慈雲山經橫頭磡及龍翔道前往機場；
- (xv) 認為城巴第A20及A21號線的路線重疊，建議前者改為由啟德啟晴邨出發，並加密班次；
- (xvi) 希望可重組九巴第3C、3X、5C、5P及5X號線，尤其指出九巴第3X及5X號線於尖沙咀的終點站十分相近，故建議九巴第3X號線可改由佐敦或油麻地出發，以縮減車程，而九巴第5X號線則可改經彌敦道及加士居道，以方便於尖沙咀西上班的市民；
- (xvii) 市民反映由觀塘或將軍澳出發的機場巴士經常於行經黃大仙時已客滿，以致未能登車，希望運輸署可檢討及改善有關情況；
- (xviii) 希望在屯馬線一期開通後不會縮減前往馬鞍山及小瀝源的巴士路線班次（例如九巴第85M號線）；
- (xix) 建議增設過海隧道巴士第302號線的下午繁忙時段回程服務，方便於港島中上班的人士；
- (xx) 建議過海隧道巴士第671X號線避免途經觀塘道，並改經觀塘繞道，以縮短車程；
- (xxi) 建議九巴第205M號線改為提供晚間時段回程服務，以解決九龍專線小巴第37M號線晚上未有足夠小巴司機駕駛的情況，亦建議修改該路線為全日運作的循環線；

- (xxii) 指出有市民反映九巴公司的到站時間預報系統過時，希望九巴公司可檢視該系統，並查詢將來會否考慮提升有關系統；
- (xxiii) 指出許多市民反映不少途經龍翔道的巴士在行經黃大仙時已客滿，故希望巴士公司考慮加設特別班次，例如由觀塘前往新界的巴士中途不停個別分站，以改善市民於繁忙時段未能在黃大仙登車的問題；
- (xxiv) 向運輸署查詢《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》（《指引》）中有關載客率的準則至今曾否修改，以及巴士公司於繁忙時段增加班次的載客率標準為何，並希望運輸署可考慮實際情況放寬相關準則，讓巴士公司有更多彈性增加班次，改善市民於黃大仙登車困難的情況；
- (xxv) 指出有市民反映九巴公司的手機應用程式出現廣告的頻率太高，建議降低有關頻率；
- (xxvi) 建議提升巴士公司到站時間預報系統的準繩度；
- (xxvii) 指出現時四美街較狹窄，建議途經有關分站的巴士路線（如城巴第A23號線及擬修改的九巴第X42P號線）改經太子道東或彩虹道，待四美街一帶的發展項目落成後再批准巴士路線途經四美街；
- (xxviii) 指出若市民由采頤花園一帶前往機場，會於太子道東乘搭城巴第A22號線，故建議城巴第A23號線不必於附近一帶設置分站；及
- (xxix) 指出現時太子道東東行沿線相近的巴士路線集中於同一地點設站，建議將有關路線的車站分散，例如前往

觀塘及九龍灣的九巴第11B、11D及107號線，以及前往順利及牛池灣的九巴第26、27及29M號線。

46. 主席表示，鄭文杰議員於會前提交一份意見書（附件五），並建議將有關意見書載於會議記錄。

47. 運輸署傅定康先生的回應重點綜合如下：

- (i) 就九巴第3X號線的下午繁忙時段回程服務，署方稍後會與巴士公司檢討及研究其走線可否照顧斧山道一帶居民的需要；
- (ii) 由於九巴第X42P號線是跨區巴士路線，署方會在諮詢其他區議會的意見後作一併考慮，亦希望委員理解該路線現時未有於黃大仙區內設站，因此相關建議不會減少黃大仙區居民的巴士服務，而改經新蒲崗的建議主要為回應葵青區居民的要求；
- (iii) 備悉委員就過海隧道巴士第671X號線的意見，而署方亦希望減少對乘客的影響，同時能增加巴士服務的效率；
- (iv) 備悉委員及黃大仙區居民就城巴第A23號線走線的建議。一般而言，機場巴士路線會途經較多區域，令服務可照顧不同地區的乘客需求。事實上，現時亦有機場巴士路線會途經多於一區，例如由將軍澳及油塘開出經黃大仙區前往機場的路線。另外，城巴第A23號線於本年一月開辦後不久便受疫情影響，現階段的客量數據未必準確，故需觀察個別分站的使用率再作考慮；

- (v) 就委員提到巴士公司在路線開辦後便不會作出改善，運輸署會與巴士公司密切留意各路線的乘客需求，並在有需要時作出改動。以本年度巴士路線計劃當中的城巴第A26及A29號線系列為例，運輸署及巴士公司不時留意乘客需求及地區人士意見，建議重整上述路線，並投放更多資源，整體上增加沿龍翔道前往機場的班次，希望可作分流作用；
- (vi) 備悉委員就深宵線或通宵線（俗稱「N線」）的意見，並指「N線」主要服務主幹道，以便居民到達該區後再接駁其他交通工具。就黃大仙區而言，現時由觀塘前往斧山道及慈雲山一帶的乘客可乘搭九巴第N3D號線，亦有專線小巴第66S號線(旺角 - 斧山道)及紅色小巴服務來往旺角及黃大仙區。署方會繼續與巴士公司及委員研究開辦深宵或通宵巴士的可行性，以服務更多市民；
- (vii) 備悉委員就屯馬線一期開通後對巴士路線影響的關注，並會轉達予署方相關組別。一般而言，署方會就新鐵路線的開通作全面研究及評估，包括新鐵路線對有關巴士及小巴路線的影響，但現階段未有就屯馬線的局部開通作大規模的巴士路線重整；及
- (viii) 《指引》中增減班次的標準近年並沒有更改。就增加班次而言，有關巴士路線於繁忙時段最繁忙半小時及一小時內的載客率需分別達100%及85%，非繁忙時段的載客率亦是考慮因素之一。即使個別巴士路線未能達到《指引》中增減班次的標準，巴士公司及運輸署亦會個別審視其需求及相關情況，作適當考慮。

48. 運輸署梁敏玲女士表示，為減低新型冠狀病毒疫情於社區擴

散的風險，並減少人流及互相接觸的機會，政府已實施多項防控新型冠狀病毒疫情的措施。巴士服務方面，九巴公司的乘客量在農曆新年假期後大幅減少，故為應付乘客需求的下降，九巴公司在檢視其營運及服務安排後向運輸署申請暫時調整部分巴士路線的班次，以善用資源。運輸署要求巴士公司必須維持足夠的巴士服務照顧乘客需求，並在審視個別巴士路線的乘客量及實際運作情況後，自本年二月十二日起批准九巴公司就部分路線的班次作出調動。署方亦有要求巴士公司密切留意相關路線的乘客的需求變化，視乎情況在有需要時加強服務，在資源許可下讓乘客有較多空間。

49. 運輸署梁敏玲女士續表示，為配合政府宣布有秩序地自本年三月二日起讓更多公共服務逐漸恢復正常運作，運輸署已要求巴士公司為早前曾暫時調整的巴士路線恢復正常班次。根據記錄，運輸署未有批准九巴第 211 號線就新型冠狀病毒疫情縮減班次，並會與九巴公司了解委員反映的情況。同時，運輸署曾批准九巴第 3D 號線就新型冠狀病毒疫情縮減班次，在繁忙及非繁忙時段的班次最多延長不超過五分鐘，故該路線由今年二月十二日至二月二十三日的繁忙時段班次調整為每六至八分鐘一班，非繁忙時段班次則為每十至十二分鐘一班。就黃大仙區而言，現時除因停課而繼續暫停服務的四班九巴第 3M 號線早上特別班次及兩班九巴第 5C 號線早上由毓華街開出的特別班次，以及主要服務旅客的城巴第 A23 號線外，其他早前曾調整班次的路線已回復正常。署方會繼續檢視情況，與巴士公司商討在有需要時加強服務。

50. 九巴公司黃寶雲女士的回應重點綜合如下：

- (i) 感謝委員就九巴第 3X、10、15A、26M 號線，以及下午繁忙時段回程過海及深宵巴士服務的意見，並會再作考慮；

- (ii) 備悉委員就巴士分站的意見，並會考慮有關意見對現有乘客、路面流量及安全的影響；
- (iii) 將審視九巴第3X、5P及5X號線的路線是否有重疊及考慮是否需重組，並解釋指九巴第3X號線是於旺角至新蒲崗沿途不設分站的特快路線，以方便居民由慈雲山及新蒲崗直接前往旺角及油麻地一帶；及
- (iv) 備悉委員就九巴第205M號線的意見，並指該路線自二零一八年三月開辦以來客量持續偏低，期間九巴公司亦有於區內進行宣傳，希望更多市民了解及乘搭該路線，惟成效欠佳。為善用區內資源及配合市民需求，九巴公司對委員有關調動該路線行走時段的意見持開放態度。

51. 九巴公司譚浚熙先生的回應重點綜合如下：

- (i) 感謝委員反映地區意見，並表示九巴公司受新型冠狀病毒疫情的影響，乘客量減少四成多，若要保留原有班次實有困難。事實上，九巴公司沒有因經濟環境而實施減薪或無薪假等措施，故需在成本上進行調整。九巴公司留意到地區對巴士服務的需要，亦知悉作為公共運輸機構有責任為公眾提供交通服務，故當九巴公司察悉近日較多市民外出時，已因應實際情況調整班次；
- (ii) 據觀察，現時九巴第211號線的服務足夠應付乘客量；
- (iii) 九巴公司已投放一定資源建立到站時間預報系統，例如設置接收車輛位置的裝置及提供報時服務的平台。手機應用程式內的廣告是與網上平台合作，故九巴公司未能控制操作廣告的細節，但會研究如何改善。就

到站時間預報系統的準繩度，公司正提升系統的軟件及硬件，希望可於今年內提升有關係統的表現。

52. 新巴/城巴公司黃嘉俊先生的回應重點綜合如下：

- (i) 感謝委員的意見及協助，讓城巴第A23號線能夠於本年一月六日起投入服務，惟該路線開辦兩星期後受新型冠狀病毒疫情影響，令前往機場的旅客及上班乘客大幅下跌；
- (ii) 指出由於一般居民未必需要經常使用機場巴士服務，故乘客一般需要較長時間了解及知悉新的機場巴士服務，新巴／城巴公司亦因此需較長時間全面分析乘客的使用情況，並希望在新型冠狀病毒疫情過去後收集相關數據，更準確地分析城巴第A23號線的實際營運表現及效率。新巴／城巴公司會適時審視該路線的情況，並於有需要時一併考慮重整九龍及將軍澳一帶的機場巴士路線網絡；
- (iii) 在巴士路線設計上，新巴／城巴公司會考慮多個因素，包括巴士路線的覆蓋範圍及成本效益，以及有關路線能否可持續發展等；
- (iv) 將與運輸署研究增加城巴第N20號線班次的可行性；及
- (v) 就委員提及黃大仙區居民未能於龍翔道登上機場巴士的情況，新巴／城巴公司今年已就城巴第A26及A29P號線提出整合重組，其中城巴A29P號線會更改路線號碼為第A28號線，並由每小時一班增加班次至每三十分鐘一班，希望可惠及黃大仙區居民。

53. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 指出因九巴第26M號線的班次較疏落，不便彩雲區長者前往聯合醫院覆診，故數年前已建議將該路線重組成九巴第26A號線，並延長路線至觀塘碼頭及加密班次。當時有關建議亦獲路線沿線區議員（包括觀塘區議員）的支持，但據悉當時有非沿線的觀塘區議員提出反對，令計劃未能落實。據了解，本屆觀塘區議員表示願意考慮及討論是項建議，故希望運輸署及九巴公司可與相關的觀塘區議員商討此建議；
- (ii) 認為九巴第10號線的路線較長，擔心署方會以路線需服務多個區域為由而不考慮修改路線，並建議於不同區域進行乘客習慣調查後再提出修訂建議；
- (iii) 查詢運輸署在審視縮減班次申請時的考慮因素及處理有關申請的時間，以及為何不事先進行公眾諮詢；
- (iv) 向運輸署查詢九巴第211號線是否違反服務承諾，以及署方會如何跟進，並要求九巴公司盡快回復九巴第211號線的班次；
- (v) 理解九巴公司縮減班次為商業決定，但認為有關做法粗疏及未有優先考慮居民利益，並認為九巴公司應預先一至兩星期通知居民有關安排及收集居民意見；及
- (vi) 希望九巴公司考慮樂富及竹園一帶居民深宵返家的交通需要，並研究加設服務黃大仙西南分區的通宵巴士路線。

54. 就巴士公司在新型冠狀病毒疫情下縮減班次的安排，主席查詢運輸署有否密切監察各巴士路線的乘客量變化，例如安排便衣人員視察，抑或只依賴巴士公司匯報客量。

55. 運輸署梁敏玲女士的補充回應重點綜合如下：

- (i) 就新型冠狀病毒疫情下縮減班次的安排，運輸署處理巴士公司涉及一百八十多條巴士路線的相關申請，故未能為每條路線進行乘客量調查。署方人員會按對有關路線的了解審批申請，亦有就特別值得關注的巴士路線安排實地視察，以了解情況；
- (ii) 署方在審批縮減班次的申請時，會考慮乘客量下降的幅度、交通需求、申請的理據、公眾對建議調整班次的接受程度，以及在班次減少後預期的載客率等因素；及
- (iii) 就九巴第211號線的情況，雖然九巴公司曾就該路線向署方申請縮減班次，但署方考慮到該路線為翠竹花園居民提供接駁黃大仙港鐵站的重要服務，故署方沒有批准有關申請。署方會向九巴公司了解委員提及的情況及原因，並會要求九巴公司提出改善措施。署方及後亦會檢視有關改善措施是否有效，並要求九巴公司提交有關措施成效的資料。

56. 運輸署傅定康先生的補充回應重點綜合如下：

- (i) 現時由彩虹及彩雲一帶的居民可乘搭九巴第26M號線(彩虹 - 觀塘(循環線))前往觀塘，而於彩虹站一帶的居民則可於牛池灣村乘搭九巴第80號線(美林 - 觀塘碼頭)前往觀塘。然而，署方會研究委員就開辦九巴第26A號線的建議，並會向委員了解彩雲區及相關上坡地區居民對有關巴士路線的需要；

- (ii) 備悉及將考慮委員對九巴第10號線的建議，並指許多路線改動旨在提升路線的營運效率，同時亦會考慮市民的需要；及
- (iii) 就委員對黃大仙區深宵公共運輸服務的關注，現時區內已有不同的深宵公共運輸服務，包括九巴第N3D號線(觀塘(裕民坊)往慈雲山(中))、專線小巴第66S(富山邨 - 旺角(西洋菜南街))及紅色小巴服務。運輸署會與巴士公司研究委員就開設過海隧道巴士第N103號線的建議，並會向相關組別反映就專線小巴第66S號的營運狀況的意見，希望可改善其服務。

57. 主席補充指，九巴第 N3D 號線屬深宵巴士路線，而非通宵巴士路線。

58. 九巴公司譚浚熙先生的回應重點綜合如下：

- (i) 感謝委員的理解及於疫情期間向九巴公司反映地區情況，而九巴公司在聽取意見後亦有調整服務，但由於新型冠狀病毒疫情的變化較急，時間上較倉促，九巴公司會與委員保持緊密聯絡；
- (ii) 就回復正常班次的安排，九巴公司希望市況可盡快回復正常，屆時一定會將服務回復至正常水平；及
- (iii) 留意到現時九巴第211號線足夠應付乘客需求，但會繼續留意該路線的情況，在有需要時一定會處理乘客需求。

59. 主席總結指，在尊重區議員及顧及區內居民的需要前提下，運輸署及巴士公司在進行任何區內巴士路線服務的改動前應先諮詢或通知交運會及當區區議員。他要求運輸署及巴士公司跟進委員於會

上提及的建議，並希望委員的建議可於下個年度獲繼續研究或落實。另外，他建議運輸署牽頭就跨區巴士路線的建議邀約不同區議會的交通會主席及區議會主席一同討論。

四. 其他事項

四(i) 要求成立慈雲山交通小組

60. 岑宇軒議員代表四位黃大仙區議員介紹文件（附件六）。

61. 主席總結指，慈雲山屬區內主要的大型上坡住宅區，區內人口密集，且缺乏鐵路服務，故區內居民對其他路面交通服務的需求殷切。現於交運會轄下成立「慈雲山交通工作小組」，專責討論改善該區的交通事宜，並請相關部門及機構列席會議，以便跟進。主席請秘書處跟進成立工作小組的安排，以及邀請議員及相關部門代表加入工作小組。

四(ii) 要求改善雲華街及惠華街交界天雨路滑問題

62. 岑宇軒議員介紹文件（附件七）。

63. 主席表示，由於文件中第一項建議與食物環境衛生署相關，故建議轉交黃大仙區議會轄下食物環境衛生事務委員會（食環會）跟進。

（會後備註：秘書處已於會後轉達有關建議予食環會跟進。）

64. 路政署丁遵銘先生感謝委員對雲華街及惠華街路面事宜的關注。他指出，署方曾考慮提高部分雲華街及惠華街交界位置的路面，以期讓巴士更暢順地從惠華街右轉往雲華街。不過，由於雲華街為直

路，附近則為慈愛苑停車場出入口，故有關方案不大可行。署方原預計於本年三月內於雲華街及惠華街交界位置維修損耗的防滑鋼砂，惟或因防滑鋼砂的供應情況而未能按計劃進行有關維修，署方會密切與供應商跟進供應情況。同時，由於該路口鄰近慈愛苑停車場的出入口及巴士站，未能於日間進行有關工程，只可於凌晨一時至五時以緊急維修的形式進行有關工程，以致有機會未有足夠時間進行防滑鋼砂的養護。署方一直與承建商研究臨時交通安排，以期加長防滑鋼砂養護時間，稍後會與慈愛苑停車場管理公司及巴士公司商討將養護開始時間提早至晚上十時。如有關安排的成效良好，署方會考慮繼續採用有關方法進行維修。

65. 委員查詢署方會否考慮調整巴士路線的建議。

66. 路政署丁遵銘先生回應指，署方曾與運輸署及巴士公司商討修改巴士路線的方案，惟接獲巴士公司的反對。署方明白有關巴士路線十分影響當區居民出入，故現時會先考慮加長防滑鋼砂的養護時間，嘗試達致署方期望的效果。如有關方法成效不彰，署方會考慮其他方法。

67. 主席建議交由慈雲山交通工作小組繼續跟進有關事項。

四(iii) 彩雲邨及彩輝邨一帶早上繁忙時段的交通擠塞事宜

68. 委員表示將草擬一份有關改善彩雲邨及彩輝邨一帶於早上繁忙時段交通擠塞情況的文件，並希望提交下次交運會會議討論。

69. 主席表示，在接獲有關文件後，可於下一次交運會會議討論有關事項。

五. 下次開會時間

70. 交運會下一次會議將於二零二零年四月二十一日下午二時三十分舉行。

71. 會議於下午五時三十分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零二零年三月

檔案編號：HAD WTSDC 13-15/5/2 Pt. 26



黃大仙區議會
譚香文議員辦事處

Office of Mandy Tam Heung Man
Wong Tai Sin District Councillor

地址：鑽石山龍蟠苑商場104室
電話：2320 6020 傳真：2320 6030
Shop 104, Lung Poon Commercial Centre, Diamond Hill, Kowloon
Tel.: 2320 6020 Fax: 2320 6030



附件一

本函編號：2020/LP2/020

九龍黃大仙龍翔道138號
龍翔辦公大樓6樓
黃大仙區議會
交通及運輸事務委員會
胡志健議員

電話：2354 1888 傳真：2320 2944

黃大仙區議會交通及運輸事務委員會主席
胡志健議員台鑒：

本會繼續要求港鐵在鑽石山站設地下隧道改善 A 出口擠逼情況

稱之為「屯馬線一期的沙中線已於2月14日通車，由大圍站至啟德站，途中會經過顯徑，與本區鑽石山兩個港鐵站，新界北區與東九龍地區的市民應會利用此線往返，鑽石山站便成為中轉站，來回人客流量定必大增，亦或有更多人使用鑽石山站出口，做成鑽石山站擠塞。

疫情過後沙中綫客量必回升

雖然因屯馬線一期開通時遇上武漢肺炎疫情，學生停課，許多就業人士半停工，故沙中線所受壓力不大，但當疫情結束後，該線必人山人海，鑽石山站亦必首當其衝。

另一方面，目前鑽石山站未有資設有無障礙升降機從地面直達售票大堂，只有 A 出口設有輪椅升降台，但 A 出口的樓梯十分狹窄，闊度最多只容許四人並排行走。正常情況下樓梯分為兩邊，一邊由下而上行，另一邊由上而下行，即一邊只可容許二人並行，只要輪椅升降台開動，即會佔一半樓梯空間【圖片】，做成擠逼混亂，這情況在繁忙事段更是明顯，實際上在2017年間，港鐵曾在站 A1出口興建了一部不能直達售票大堂升降機，要再轉梯級或輪椅升降台才能到達大堂，被形容是「半天吊」工程當年成「笑柄」，故本人一直爭取在 A1或 C2出入口建升降機，以舒緩擠逼情況。

要求港鐵於鑽石山站增設出口

房屋署有計劃發展行人天橋 FB1，連接荷里活廣場24小時行人通道、大磡村新發展區，以及鑽石山站 A 出口外之休憩用地，但非直接連接鑽石山站，將引導鳳鑽苑、悅庭軒、星河明居等屋苑之居民使用該天橋回家。因 A 出口與該天橋距離最為接近，成為居民首選，變相增加鑽石山站的壓力，A 出口更加擠塞。

在上屆議會上，當時區議會主席李德康先生曾於二零一九1月8日會議上，提出於鑽石山站 A1出口對出之龍蟠街地底興建隧道，建議於龍蟠街地底興建隧道，連接鑽石山站，鳳德邨、悅庭軒及星河明居的居民均可使用該隧道來回鑽石山站及住宅，減少市民過馬路、等紅綠燈的時間，暢通無阻、方便快捷。計劃亦將原本要使用 A1及 C2出口前往鳳德邨、悅庭軒及星河明居的居民，分流至該地下隧道、減輕鑽石山站 A 出口人多擠擁、水洩不通的情況，行人與輪椅毋須於樓梯爭路，以疏導人流，並由當時交通及運輸事務委員會主席袁國強先生跟進，

Website: www.mandytam.com

E-Mail : contactus@mandytam.com

精誠實幹 服務鑽石山



黃大仙區議會
譚香文議員辦事處

Office of Mandy Tam Heung Man
Wong Tai Sin District Councillor

地址：鑽石山龍蟠苑商場104室
電話：2320 6020 傳真：2320 6030
Shop 104, Lung Poon Commercial Centre, Diamond Hill, Kowloon
Tel.: 2320 6020 Fax: 2320 6030



現今沙中線已開通，人潮在疫情舒緩或結束後也必重現，故改善工程刻不容緩【附件】

因換屆關係，李德康與袁國強兩位已經卸任，但鑽石出港鐵站的問題仍沒有解決，本人還望 胡志健主席，承接上屆的意見，繼續要求港鐵於鑽石山站增設地下隧道，改善鑽石山站 A 出口擠逼情況。

敬頌

台安

黃大仙區議員



譚香文

譚香文 謹啟

二零二零年二月二十五日

附件一：鑽石山站 A 出口使用輪椅升降台相片

附件二：鑽石山站增設出口示意圖



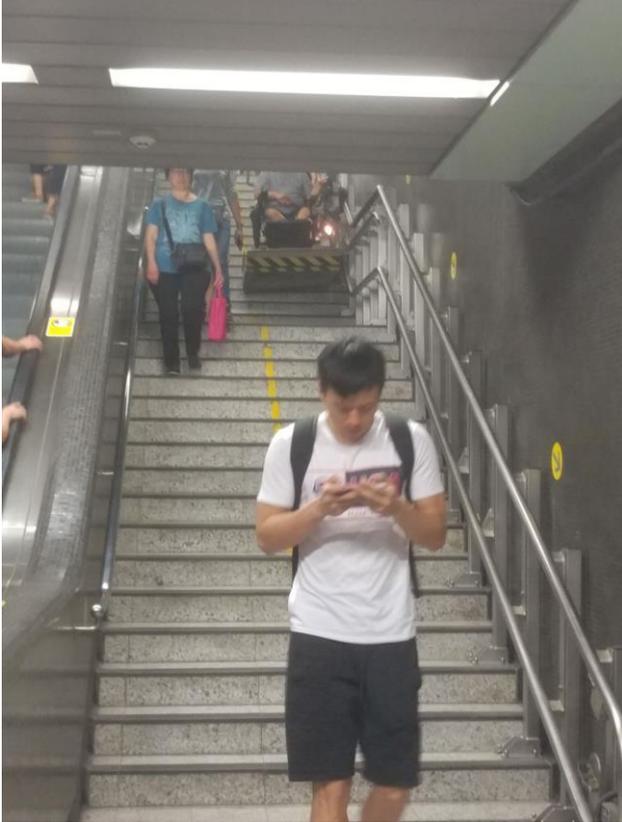
黃大仙區議會
譚香文議員辦事處

Office of Mandy Tam Heung Man
Wong Tai Sin District Councillor

地址：鑽石山龍蟠苑商場104室
電話：2320 6020 傳真：2320 6030
Shop 104, Lung Poon Commercial Centre, Diamond Hill, Kowloon
Tel.: 2320 6020 Fax: 2320 6030



附件一：鑽石山站 A 出口使用輪椅升降台相片





黃大仙區議會 譚香文議員辦事處

Office of Mandy Tam Heung Man
Wong Tai Sin District Councillor

地址：鑽石山龍蟠苑商場104室
電話：2320 6020 傳真：2320 6030
Shop 104, Lung Poon Commercial Centre, Diamond Hill, Kowloon
Tel.: 2320 6020 Fax: 2320 6030



附件：鑽石山站增設出口示意圖



致:黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會

就有關慈雲山區內交通提出以下建議

- 1.九巴 205m 改晚間繁忙時間如：10:00pm (因為 37m 經常排長龍)
2. A23 機場巴士設正常和快線交替，方便和增加慈雲山乘客和返工居民
3. 再研究 286M 延長至慈雲山北站
4. 要求改善九巴實時報站系統和加設距離展示

黃大仙區議員

黃逸旭 張茂清 岑宇軒 莫綺霞

2020年3月2日



民主黨 黃大仙團隊

胡志偉 胡志健 沈運華 陳利成

莫嘉嫻 張茂清 鄧惠強

致：黃大仙區議會交通運輸委員會

2020-2021 年度黃大仙區巴士路線計劃

就題述議程，我們認為運輸署及各專營巴士公司仍有不少區內居民關注的議題未有涉及，包括：

1. 要求修訂部份受港鐵屯馬綫影響的巴士路線，改由 a) 經瓊富區前往慈雲山南；b) 研究部份往樂富、黃大仙方向的巴士改經鳳德道及黃大仙道。

理由：我們預期港鐵屯馬綫第一期通車後，現時來往沙田區及黃大仙區的巴士服務將受最大影響，部份路線的乘客量將下跌，因此我們希望藉改善走線建議，一方面保留現有巴士路線同時，亦可解決以往瓊富區及慈雲山沒有巴士可直達大老山隧道轉車站的問題。此外，亦可藉分開走線，擴展沙田區往樂富、黃大仙方向的巴士至鳳德、鳳凰區的居民。

2. 檢討 10 號線

理由：10 號線一直面對路線長及班次疏落的問題，我們建議巴士公司應研究乘客於沿線巴士站的上落習慣和數據後，提出 10 號線改善諮詢方案，包括考慮將 10 號部份路線與其他路線作出整合，並提供全數轉乘優惠，以望提升整體巴士服務效能。

3. 開辦 26A 特別線

理由：現時由彩虹開出的 26M 路線未能到達觀塘區核心地段，班次亦疏落，以至未能發揮該線最大效益；因此我們建議開辦 26A 線，一方面延長路線至觀塘碼頭，另一方面增加班次，使到沿線居民能獲得較佳服務。

4. 增設 15A 特別短途班次來往九龍灣及慈雲山

理由：慈雲山及鳳凰區街坊反映，區內前往九龍灣商貿區的服務不足，建議於早晚繁忙時間增設 15A 特別短途班次來往九龍灣及慈雲山。

5. 增加黃大仙區內通宵巴士服務

理由：瓊富區居民反映，現時區內的深宵服務的不足，故此我們希望研究開辦油尖旺區至慈雲山的通宵巴士服務。

6. 增設慈雲山經瓊富區來往新界東、西的巴士路線

此外，我們亦對於各專營巴士公司藉武漢肺炎疫情削減班次表示不滿，重申巴士公司有責任按營運協議維持承諾的服務，並要求運輸署及巴士公司代表解釋大規模減班的原因。

黃大仙區議員
胡志健 沈運華 陳利成
莫嘉嫻 張茂清 鄧惠強
2020 年 3 月 3 日

2020-21 年度 黃大仙巴士路線計劃

增設深宵交通路線
(黃大仙西南 北分區)

N103 路線

中環(港澳碼頭) - 竹園邨



2020 年 3 月 3 日

黃大仙區議會
梁銘康議員著



前言

多年來黃大仙西南及北分區的深宵交通缺乏, 只有深宵小巴 66S 行走旺角至黃大仙, 港島區放工市民需要轉乘多重交通工具才能回家。有見及此, 本人建議增設深宵交通路線 N103, 由中環(港澳碼頭) - 竹園邨。

建議的好處 - 此路線會經過中環, 灣仔, 銅鑼灣, 旺角等人口密集的路段, 迎合市民深宵的交通配套及巴士公司的穩定收入。

服務時間: 每日 01:00 - 05:00 每 20 分鐘一班
單程收費: 香港段\$14.3 九龍段\$7.9
車輛數量: 8 輛雙層巴士

黃大仙區受惠人口: 147,440 人

(龍上, 東頭, 東美, 樂富, 橫頭磡, 天強, 翠竹及鵬程, 竹園南, 竹園北)

九龍城區受惠人口: 49,996 人

(嘉道理, 太子, 龍城)

註: 資料來源為 2016 年中期人口統計

<https://www.byensus2016.gov.hk/tc/index.html>

路線開出 由中環(港澳碼頭) – 至竹園邨 (共 36 個站)

1. 中環(港澳碼頭)
2. 港澳碼頭
3. 林士街
4. 砵典乍街
5. 皇后像廣場
6. 遮打花園
7. 金鐘站
8. 軍器廠街
9. 杜老誌道
10. 灣仔消防局
11. 百德新街
12. 維多利亞公園
13. 興發街
14. 紅隧收費廣場
15. 拔萃女書院
16. 油麻地文明里
17. 旺角長沙街
18. 旺角奶路臣街
19. 港九潮州公學
20. 伊利沙伯中學
21. 太子站
22. 花墟公園
23. 明愛太子宿舍
24. 喇沙小學
25. 聖德肋撒醫院
26. 衙前圍道
27. 東寶庭道
28. 九龍寨城公園
29. 美東樓
30. 摩士露天劇場
31. 康強苑
32. 宏業樓
33. 天宏苑
34. 天虹小學
35. 竹園邨總站

全程約 19 公里

N103 中環(港澳碼頭) - 竹園邨

全程行車時間約 60 分鐘, 長度為 19 公里





2020-2021

黃大仙區

巴士路線計劃

街坊意見書

黃大仙區議員

鄭文杰

2020-03-02

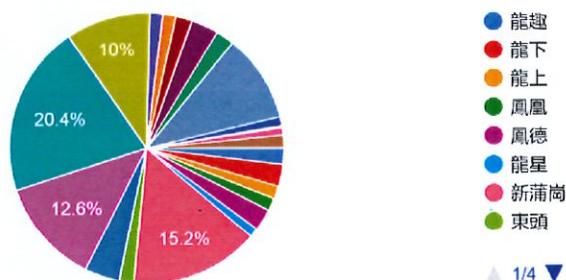
2020 - 2021 年度黃大仙巴士路線計劃網上諮詢報告

總覽

總回覆人數：460 人

◇ 區內回覆人數分佈(按居住分區)：

居住區份
460 則回應

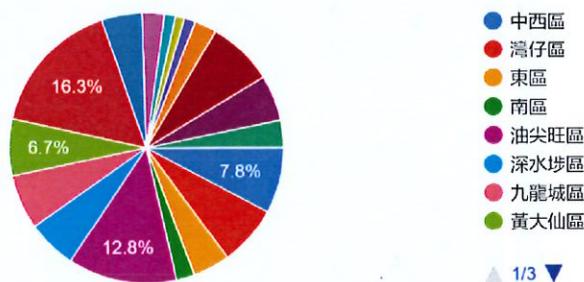


比例最高四區按順序為：

天強(20.4%)、新蒲崗(15.2%)、橫頭磡(12.6%)及慈雲東(10.4%)。

◇ 居民通常前往區份(按區議會分區)

通常前往區份 (如上班、上學或探親)
460 則回應



比例最高四區按順序為：

觀塘區(16.3%)、油尖旺區(12.8%)、中西區(7.8%)及沙田區(7.8%)。

九巴 3C 及 3X 線：

- ◇ 建議於上午繁忙時間增加一班第 3X 號線班次及於下午繁忙時間增設由佐敦(西九龍站)往慈雲山(北)的服務，第 3C 號線的班次將作調整。

結果：贊成(62.9%)；不贊成(9%)；無意見(23.1%)

你贊成以上增加九巴3X線服務及調整3C號線服務的改劃建議嗎？

455 則回應



其他意見：

- 3C 早繁出中港方向全用 3X 路線，不應乘機以 X 線加價，期間可以 2F+7+1 號線免費轉乘替代龍翔道至窩打老道/太子道西/彌敦道。
- 3C 取代 3X。
- 3X、203X 全日 30 分一班，203X 入毓華街跟 E23 出，與 3X 形成慈雲山往 15 分鐘聯合班次往旺角。
- 3X 應跟隨原有 3C 特別班於太子道東停站以改善客量不理想問題。
- 似乎無必要伸延到西九，是否真的有如此多人流或者乘客需要去那裡，值得商榷。但 3C 脫班與候車時間長需要正視。
- 建議尖沙咀段改由 5P 或 5X 負責，尖佐後直出加士居道，然後經土瓜灣上路回黃大仙區。
- 很贊成！應提早第一班 3X 班次的發車時間！現時首班 3X 車到達中港碼頭已是 9 點，很多中港碼頭或中港城上班的人辦公時間在 8-8:30am，而最後一班 3X 到中港港碼頭已是 10 點，10 點早已不是上班/上課的繁忙時間。應改早及加密第一第二班次間距。
- 要求 3X 盡早全日服務，降低收費與 3C 看齊。
- 視乎路況和客源，可考慮取道窩打老道。途經橫頭磡更佳。
- 開 3X 等同削減 3C 服務，對橫頭磡區居民不利。
- 增加九巴 3X 線服務及加強 3C 號線服務。
- 請多點考慮照顧斧山道的居民出入需要。

城巴 20 號線：

- [1] 建議修改第 20 號線來回方向的行車路線繞經沐泰街；及
- [2] 視乎乘客需求，增加第 20 號線的班次。

結果：贊成(41.7%)；不贊成(6%)；無意見(51.2%)

你贊成以上城巴20號線的改劃建議嗎？

451 則回應



其他意見：

- 不同意繞經沐泰街。
- 沐泰街做總站較理想，並且要改善沐安街違泊問題。
- 啟德區沒有足夠位置停泊巴士。
- 經樂富。

城巴 20A 線：

- ◇ 建議增設第 20 號線的特別班次，於星期一至五(公眾假期除外)上午及下午繁忙段提供往來啟德(沐安街)、油麻地及西九龍站巴士總站的服務。

結果：贊成(44.5%)；不贊成(7.3%)；無意見(47.4%)

你贊成以上增設城巴20A號線的建議嗎？

449 則回應



其他意見：

- 不贊成，增加了路面車輛，建議增設轉乘優惠。
- 啟德區沒有足夠位置停泊巴士。
- 繞經尖沙咀、紅磡繞道、紅磡道（黃埔，承啟道）。

城巴 22 號線：

- ◇ 建議修改第 22 號線來回方向的行車路線繞經沐泰街。

結果：贊成(28%)；不贊成(11.5%)；無意見(57.8%)

你贊成以上城巴22號線的改劃建議嗎？

453 則回應



其他意見：

- 不贊成。巴士入到九龍灣經常塞車，浪費時間，除非入啟德後直接往竹郵輪碼頭。
- 太迂迴。
- 不經宏照道較好，經常塞車。
- 如繞經會大幅增加行車時間，應分拆成 22B。
- 希望采頤花園設站，現時只經過只不能方便采頤花園居民，而且采頤花園沒有巴士往浸會醫院，只有收費甚高的 E22。
- 改行聯合道。
- 啟德區內違法泊車嚴重，而且沒有足夠位置停泊巴士。
- 跟城巴 20 號路線有重疊(總站在沐安街，與沐泰街相距不遠)，但贊成增加 1 輛雙層巴士行走以維持現有班次。
- 增加 E22X/P 班次。

九巴 26 及 26X 線：

- ◇ 建議於下午繁忙時間增加一班第 26X 號線班次，第 26 號線的班次將作調整。

結果：贊成(41.5%)；不贊成(2.7%)；無意見(55%)

九巴26X於下午繁忙時間增加一班，26號線的班次將作調整。你贊成26X及26號線的改劃建議嗎？
451 則回應



其他意見：

- 要求提升至全日服務。
- 延長 26X 尾車開出至約 6 時半。

九巴 38P 線：

- ◇ 因應葵盛一帶的乘客對往返九龍東商貿區的需求變化，建議開辦第 38P 號線下午回程班次。

結果：贊成(67.8%)；不贊成(2.4%)；無意見(28.9%)

你贊成以上增設38P下午回程服務及調整38號服務的改劃建議嗎？

453 則回應



其他意見：

- 塞車問題嚴重，不必要加，而且黃大仙往返荃灣已經超過 10 條巴士選擇 (繁忙時間)。
- 贊成，另外曾經試過早上在天馬苑站等巴士往葵芳，等 5 架巴士後亦滿坐，根本未可上車。
- 讚成增設 38P，不讚成調整 38。

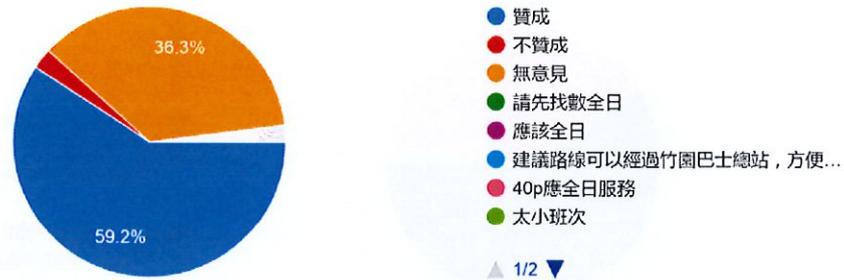
九巴 40P 線：

- ◇ 因應荃灣及東北葵的乘客對往返九龍東的需求變化，建議視乎乘客需求，增加第 40P 號線上午 1 班及下午 1 班班次。

結果：贊成(59.2%)；不贊成(2.4%)；無意見(36.3%)

你是否贊成增加九巴40P上午1班及下午1班班次？

449 則回應



其他意見：

- 太少班次。
- 要求 40P 盡早全日服務，並與 40、42C、38、33 等路線一起重組。

九巴 42C 及 X42C 線：

- ✧ 因應青衣的乘客對往返九龍東的需求變化，建議視乎乘客需求，從第 42C 號線調配車輛，以延長第 X42C 號線至全日服務。

結果：贊成(58.9%)；不贊成(6.3%)；無意見(33.5%)

你是否贊成從九巴42C調配車輛，以延長X42C至全日服務？

448 則回應



其他意見：

- X42C 要加密班次。
- 不贊成，荃灣來往黃大仙會減班。
- 不贊成。兩條線絕大部分路程重疊，應合併作為一條線，青衣後直往黃大仙。
- 另外加車。
- 贊成，另外曾經試過早上在天馬苑站等巴士往葵芳，等 5 架巴士後亦滿坐，根本未可上車。

九巴 X42P 線：

- ◇ 因應葵青的乘客對前往九龍東的需求變化，建議修改第 X42P 號線的行車路線，途經彩虹道、四美街及太子道東，不經介乎蒲崗村道及清水灣道的一段龍翔道，

結果：贊成(53.7%)；不贊成(18.8%)；無意見(26.4%)

你贊成以上九巴X42P號線的改劃建議嗎？

451 則回應



其他意見：

- X字頭為特快路線，現有重大路線修改，應該另外再招標給予其他公司競投，改以其他路線號，服務市民。
- 不贊成，該段四美街已經經常擠塞，難以容納更多巴士路線。
- 彩虹迴旋處負荷太大，不贊成。

九巴 74P 線：

[1] 配合科學園的發展，建議新增巴士資源以加強第 74P 號線的服務，由早前巴士路線計劃中落實的上午 2 班及下午 1 班，加強至上午 5 班及下午 5 班如下：於上午繁忙時段共提供 4 班由觀塘往大埔和 1 班由大埔往觀塘的班次；下午繁忙時段共提供 3 班由大埔往觀塘、1 班由科學園往觀塘和 1 班由觀塘往大埔的班次；及

[2] 建議修改行車路線，改經南運路，不經寶鄉橋。

結果：贊成(58.4%)；不贊成(3.5%)；無意見(36.9%)

你贊成以上九巴74P號線的改劃建議嗎？

452 則回應



其他意見：

- 74A 應全日 30 分鐘一班及大埔方向加停永光書院站。
- 74P 增設香港中文大學站，現時 74A 一小時一班，嚴重不足。希望運輸處知道 74A 是班次疏才沒有人乘坐，而不是沒有人乘坐才減班次。若不能增加班次，希望 74A 在啟業開出的時間能提早 15-20 分鐘。
- 贊成，但以不削減 74A 現時服務為前提。
- 贊成，但改名為 74D 特別班更貼切。

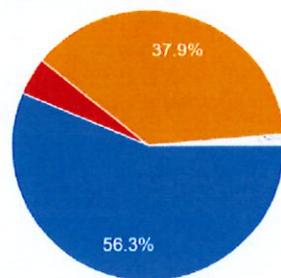
聯營線 111 及 111P：

- [1] 建議增設第 111P 號線由中環(港澳碼頭)往彩福的回程服務，途經中環、金鐘、灣仔、紅磡、馬頭圍道及彩虹；
- [2] 在星期一至五(公眾假期除外)下午繁忙時段提供兩個班次；及
- [3] 為配合新增第 111P 號線的回程服務，第 111 號線在星期一至五(公眾假期除外)下午 6 時至下午 7 時往坪石方向的班次將作調整。

結果：贊成(56.3%)；不贊成(4.4%)；無意見(37.9%)

你贊成聯營線111P及111號線的改劃建議嗎？

451 則回應



- 贊成
- 不贊成
- 無意見
- 全日服務
- 111P去程應恢復服務彩虹道
- 無必要,彩福落觀塘方向搭東隧車仲快
- 建議 1 1 1 P不入灣仔道,在過海底隧道後駛經東九龍走廊,機場隧道,宋皇臺...
- 要求111P改經東九龍走廊
- 建議增設111P下繁特班往慈雲山試水溫

其他意見：

- 111P 去程應恢復服務彩虹道。
- 改為全日服務。
- 建議 111P 不入灣仔道，在過海底隧道後駛經東九龍走廊、機場隧道、宋皇臺道，縮短行車時間。
- 建議增設 111P 下繁特班往慈雲山。
- 要求 111P 改經東九龍走廊。
- 無必要，彩福往觀塘方向乘東隧車更快。

九巴 258A 線：

✧ 視乎乘客需求及屯門西北的人口增長，進一步增加第 258S 號線的班次。

結果：贊成(55.5%)；不贊成(1.8%)；無意見(41.6%)

你贊成增加九巴258A的班次及增加258D的車輛數目，並增加258S的班次的建議嗎？

449 則回應



其他意見：

- Add bus stop at Tin Ma Court so that elderly do not have to walk so far to catch the bus/after getting off the bus at Wong Tai Sin stop.
- 上班及下班時段尤其需要。
- 建議增加 258P 班次。

九巴 259X 線：

- ◇ 建議增設第 259X 號線特別班次，提供由龍門居開出，經屯門市中心前往觀塘及九龍灣商貿區的服務。

結果：贊成(64.2%)；不贊成(1.8%)；無意見(32.9%)

你贊成以上增設九巴259X特別班次的建議嗎？

453 則回應



其他意見：

- ◇ 不應該繞經屯門市中心，可考慮另開新線服務該帶。
- ◇ 有來回線更好。
- ◇ 非常贊成，經常誤會 259X 往市中心。
- ◇ 建議增加早上來回班次 6:30-6:45。

九巴 268C 線：

- ◇ 視乎乘客需求及元朗新發展區的人口增長，進一步增加第 268P 號線的班次。

結果：贊成(64.1%)；不贊成(2%)；無意見(32.8%)

你贊成增加九巴268C的班次及逐步增加車輛數目，並增加268P的班次的建議嗎？

451 則回應



其他意見：

- 平日時間足夠，但上班下班，假日晚上（2030-2200）天水圍出觀塘班次需要增加。
- 經常滿車，無法上車。
- 認為只需在繁忙時間增加，減輕非繁忙時段的交通擠塞情況。
- 贊成增加 286C，不贊成增加 268P。

九巴 69C 線：

- ◇ 視乎乘客需求及天水圍北一帶的人口增長，進一步增加第 69C 號線的班次。

結果：贊成(56.2%)；不贊成(2%)；無意見(41.1%)

你贊成增加九巴69C上午繁忙時間的班次及269C...數目逐步增加，並增加第69C號線的班次的建議嗎？
450 則回應



其他意見：

- 69C 必須增加班次/變成恆常班次，因天水圍北人口逐漸增加。
- 認為只需在繁忙時間增加，減輕非繁忙時段的交通擠塞情況。

九巴 290B 號線：

- [1] 建議增設第 290B 號線上午 1 班由荃灣西站往將軍澳工業邨的服務；及
[2] 更改行車路線，繞經消防及救護學院。

結果[1]：贊成(49%)；不贊成(1.3%)；無意見(49%)

你贊成以上增加九巴290B號線上午繁忙時段服務的建議嗎？

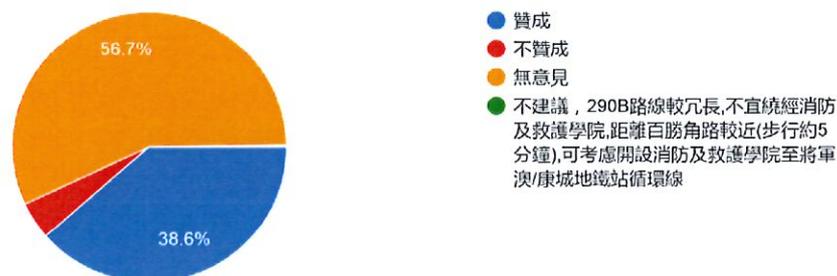
447 則回應



結果[2]：贊成(38.6%)；不贊成(4.5%)；無意見(56.7%)

你贊成以上九巴290B號線的改劃建議嗎？

448 則回應



其他意見：

[1]

- 290 系列其中一線經將軍澳隧道，減少行車時間。
- 龍翔道巴士站用率太高，加班後仍要排隊等候上車。
- 贊成，但將軍澳方向應加停天馬苑站。

[2]

- 不建議，290B 路線較長，不宜繞經消防及救護學院，距離百勝角路較近(步行約 5 分鐘)，可考慮開設消防及救護學院至將軍澳/康城地鐵站循環線。

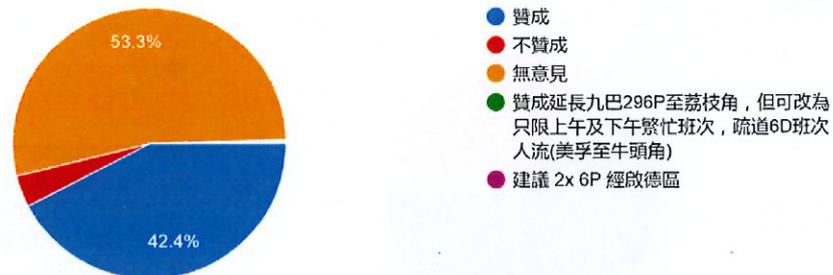
九巴 296P 線：

- ◇ 建議調整第 296P 號線的服務模式至單向服務及延長行車路線至荔枝角，在上午繁忙時段提供 1 班由尚德往荔枝角及在下午繁忙時段提供 1 班由荔枝角往尚德的服務。

結果：贊成(42.4%)；不贊成(3.8%)；無意見(53.3%)

你贊成以上九巴296P號線的改劃建議嗎？

450 則回應



其他意見：

- 建議 296P 駛經啟德區。
- 贊成延長九巴 296P 至荔枝角，但可改為只限上午及下午繁忙班次，疏道 6D 班次人流(美孚至牛頭角)。

九巴 171A 及 671 號線：

[1] 建議增設第 671X 號線特別班次，於星期一至五(公眾假期除外)上午繁忙時段提供由鴨脷洲(利樂街)，經堅拿道天橋、維園道及東區走廊直達藍田及鑽石山鐵路站的快捷過海隧道巴士服務；及

[2] 調整第 171A 及 671 號線的班次以配合開辦第 671X 號線。

結果：贊成(66.2%)；不贊成(2.4%)；無意見(28.1%)

你贊成以上增設671X及調整171A及671服務的改劃建議嗎？

456 則回應



其他意見：

- 671 可考慮延長服務時間及延至樂富。
- 不太需要 671X，由於港鐵可以直達黃竹坑及海怡半島，而 671 車程太長，已經很少人選搭。
- 可將巴士總站延長至黃大仙/樂富/竹園巴士總站。
- 由竹園經天馬苑轉出龍翔道往鴨利洲。
- 如行走觀塘道會增加觀塘的交流負擔，或改行東九龍走廊。
- 希望加密班次。
- 希望可逐漸增加 671X 服務時間，目標是上下繁(7-9am, 5,7pm)均為 671X 服務，其餘時間則為 671 服務。
- 其實路線相差不大，只是不經北角，除 106 已經接近沒有巴士經過東區，如果 671 調整，是否考慮駛經太古一帶？
- 要求 671 直接改道東區走廊。
- 要求延長 671 服務時間至晚上十時／十一時，非繁忙時間班次至 20 分鐘一班。
- 基本贊成，但希望研究觀塘區路線的調節，因經常擠塞。
- 樂富沒有巴士往東區。

城巴 A26 及 A29P 號線：

[1] 建議合併第 A26 和 A26P 號線，行車路線繞經秀茂坪、順天、振華道及彩霞道前往機場，並增加班次；

[2] 建議第 A29P 號線全日延長至將軍澳日出康城及加密班次，並更改路線編號為第 A28 號線；及

[3] 配合第 A26 號線的行車路線修訂，第 A29P 號線的行車路線會改經寶達邨巴士總站及安達臣道發展區，並取消行經秀茂坪及順天邨。

結果：贊成(45.7%)；不贊成(10.7%)；無意見(41.4%)

你贊成以上城巴A26、A26及A29P號線的合併及改劃建議嗎？

449 則回應



其他意見：

- A23 繞經太多地方，應在斧山道後直出龍翔道。
- A26 應加停彩興苑。
- 支持。基於 A26 班次太疏，認為合併有利市民乘坐往機場。
- 可否增加巴士線經竹園往機場？
- 行車時間略去清水灣道應該會增加，而且客流量理應有所上升，因為改變後路線更容易接觸大量乘客，但沙田坳道上車的黃大仙、慈雲山居民變相減少坐位。
- 建議 A26P 改為慈雲山富山直出龍翔道往機場之特班。
- 重組完後對除樂華外其他地方都不利。
- 增加一條 A 線於永光書院停站。
- 贊成，同時機場開出的班次早上時段可以增加，因為 0610-0810 只有每小時一班，A29 或要乘坐繞經東涌的 E 線，浪費很多時間。
- A26, A26P/A29P 加停天馬苑站。

城巴 N20 號線：

- ◇ 建議開辦第 N20 號線由大角咀(維港灣)經旺角前往啟德(沐安街)的深宵服務。

結果：贊成(56.9%)；不贊成(2.2%)；無意見(39.6%)

你贊成開辦城巴N20 號線嗎？

455 則回應



其他意見：

- 啟德區沒有足夠位置停泊巴士。
- 經過土瓜灣道及馬頭圍道，服務九龍城區街坊。
- 經樂富。
- 路線太塞車，而且 70 號小巴已經可以分擔客流量。

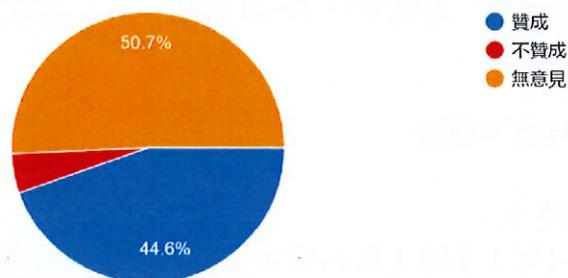
新巴 N796 線：

- ◇ 建議延長第 N796 號線至康城站公共運輸交匯處及第 N796 號線在尖沙咀東開出的特別班次終點站至康城站公共運輸交匯處及調整服務時間，為日出康城及將軍澳南一帶的乘客在整個通宵時段提供往返九龍的巴士服務。

結果：贊成(44.6%)；不贊成(4.7%)；無意見(50.7%)

你贊成以上新巴N796號線的改劃建議嗎？

448 則回應



其他意見：

無

其他建議：

~要求增加班次~

2B, 2F, 3C, 7, 7M, 9, 11C, 11D, 15A, 17, 33, 40, 74P, 80, 84M, 85M, 89B, 103, 108, 113, 203E, 211, 211A, 290, 290A, 290X, 296C, 796C, A22 班次加密。

其他

5C：以往班次穩定，大約 10 分鐘內有一班，現在不太穩定，十分疏落，早上上班差不多要 15 分鐘左右才一班！

9：往尖沙咀方向班次較疏落，常常要等 25-30 分鐘一班！建議加密至 15 分鐘一班。

11C：班次疏落。

11D：班次太少，行車時間不穩定。

11K：班次疏落。

40：提早頭班車或增加班次。

74A：增加班次，現時只有 1 小時 1 班的班次，而且只要有壞車或脫班或龍翔道塞車就要坐地鐵非常不便，如不可行，起碼在上下班繁忙時間增加班次(不希望只得地鐵這選擇)。

74D：增加全日班次至 15-30 分鐘一班。

93K：可否加強，在寶琳走了一班要等 15-20 分鐘。

203E：要加密和更準時，早上會脫班。

205M：應列為常設路線。

211：增加班次，來回翠竹與樂富之村巴可延長服務時間；班次不足並不準，黃大仙地鐵站經常要長時間候車，有車時卻 3 至 4 架同時到達；於上下班時間提供特別班次只來回地鐵站

258D：經常脫班，投訴不果，朝早應增加班次。

259D：經常脫班，投訴不果，朝早應增加班次。

290A：加密班次至 10 分鐘一班；只於樂富有站，會否增加班次，或者將其他 290 稍為改動以致可以有多一輛有停靠站？

~增停車站~

天馬苑

◇ 33 來回；214 往油塘；234C 來回；234D 來回；258D 往藍田；259D 往鯉魚門；290 來回；290A 往將軍澳；290B 往荃灣西；290X 往康城；A29P 及 A26 往機場。

永光書院

◇ 33 往荃灣；290 往荃灣西；290B 往荃灣西；290X 往荃灣西。

其他

1A：往觀塘方向增回景泰街一站，在早上繁忙時間疏導此站的等候人流。

38：來回路線都新增新蒲崗站。

101：往觀塘方向可在譽港灣設站，因富豪東方酒店站與景泰街站之間相距甚遠，而且有些路線在譽港灣及景泰街都有站。

111 和 116 等過海巴士：路線全日來回增設經停蒲崗村道和鳳鑽苑站。

214：往油塘方向龍翔官立中學可以設站。

272S：停大學站。

297：固定在采頤花園設站。

N121：增設一個樂富/天強的巴士站。

606 及 606A：往彩雲方向增設牛池灣街市站。

除停采頤花園外，可安排更多巴士停景泰街。

~服務時段改善~

2B：繁忙時段加密班次。

2F：於上班時間（一至五，早上 0745-0815）期間經常脫班，而且班次疏落（繁忙時間亦要等 20 分鐘），希望可以增加平日早上的班次；加強在繁忙時段的班次，可選數班次沿龍翔道至馬仔坑運動場左轉落石硤尾，以方便前往深水埗及長沙灣的乘客；下午繁忙時段可加數班次 2F 特別車，由長沙灣總站開出，沿長沙灣道直去經北河街站再沿正常路線回慈雲山，方便在北河街站分流大量乘客。因為現時下午繁忙時段，2F 於東沙島街站、九江街站經已上滿大量乘客，在福華街站及北河街站的乘客根本上唔到車。而且，在下午繁忙時段由長沙灣總站開出，至福華街需時大長，往往導致脫班問題嚴重。

3B：增加晨早班次。

3C：提供早上班次；增加班次，特別是下班時間。

3D：增加早晚繁忙班次。

3X：全日服務。

5P 及 5X：建議改為全日線；增加班次及延長服務時間；增加平日班次。

5X：下繁提早及延長服務時間；早上必須加開班次及延長班次服務至 8:25am 為尾班車！

11D：繁忙時間加密班次至每 15 分鐘以下一班。

33：星期六日也提供服務。

38：早上班次不夠密。司機經常於摩士公園泳池站飛站，乘客每日需要大力揮手示意司機停車；增加早上班次；建議於上午繁忙時間從新蒲崗四美街開出特別班次，以疏導龍翔道各站的乘客。

40P：提升至全日雙向服務，以方便東九龍居民來往北葵涌及梨木樹上班上學

42C：增加早上班次；建議於上午繁忙時間從新蒲崗四美街開出特別班次，以疏導龍翔道各站的乘客；早上繁忙時間約每 30 分鐘，安排特別班次由彩虹開始接載乘客往新界方向。

74A：可以在繁忙時間加密班次；逐步調整至全雙層巴士行駛，以及於早上繁忙時段 (0820, 0920) 加開 74A 由啟德往大埔(太和) 班次，以供往香港中文大學之師生及訪客，以及往大埔區和沙田區的乘客乘搭 (現時班次為每 60 分鐘一班，於每整點 35 分由啟德開出)。

91P：於暑假及聖誕前後仍能維持服務。

106P：加強黃昏服務時間，由現時往九龍兩班(1800,1815)，增加一至兩班(如 1845, 1915)；往港島兩班(1715, 1735)，增加一至兩班(如 1800, 1830)。

111：頭班車可提早 10-15 分鐘嗎？去到土瓜灣已經沒位子坐。

203X：全日服務。

211：繁忙時間增加班次；建議與邨巴服務整合，早上加強 211 線服務，晚上加強 KR21/211A 樂富往翠竹服務，改善翠竹邨民乘車習慣，以便減少往來地鐵站時間。

211A：增設平日服務；希望繁忙時間改為 20 分鐘一班。

屯門巴士 258P 可增長服務時間。

269C：於早上繁忙時間 (7:30-8:15) 往天水圍方向加密至 15 mins 一班。

277P：全日服務。

297：往將軍澳方向星期六早上時間 8-9 點時常班次疏落，每班車等候 20-30 分鐘，每次到站時間經常延遲。

302：全日來回行駛；增加收工時間班次；提供晚上班次。

302A：班次太少太遲，頭班車由總站開出是 7:50am，就算行車順暢都很容易遲到。建議頭班車改為 7:30am 發車。

N3D：改為全晚服務。

NA29 及 N29：往將軍澳方向，應加設一班凌晨兩時機場開出之班次，以方便機場上班的居民。

A23：增加龍翔道特班。

～路線走向～

- 2B：往長沙灣改行竹園道。
- 2F：Extend to Fu Shan, there's no bus linking Fu Shan AND Shum Sui Po now.
- 3B：來回改經東頭邨道至聯合道，不經新蒲崗，因為慈雲山和富山邨沒有車去九龍城，而且去新蒲崗已經有 5 和 5C。
- 7M：延長至翠竹；恆常繞經翠竹，再往竹園，或只限每小時開出一班繞經翠竹特別車，以方便翠竹市區往竹園或樂富購物。
- 10：回復駛經東頭村道，因為很多老人家要由啟德花園步行入村，路程太遠。
- 22：改行聯合道。
- 33：可改經東頭村或大成街街市。
- 15A：可考慮於途徑啟業後，改行經承啟道，啟新道，六合街，四美街至原來路線，方便慈雲山/啟德兩區區民穿梭；駛過彩頤花園後到四美街隧道經啟德麗晶花園再去觀塘，取消在麗晶花園兜圈再經觀塘道到來往彩虹。
- 84M 延長至利安或烏溪沙站。
- 85M：出大老山後可以直上慈雲山，再經由黃大仙返回馬鞍山。因為 85M 是循環線，它是不會以黃大仙停總站，所以其實只是延長路線，而不需要為搬總站而煩惱。
- 91/91M/91P：由鑽石山延伸到黃大仙站。
- 103：減去銅鑼灣段；不轉入旺角窩打老道，直上公主道，而原定 103 窩打老道段的路線改由 113 取代；經黃大仙再往樂富。
- 113：總站可改到港澳碼頭。「聖佐治大廈」後應該直往「喇沙小學」返九龍城。因為前往紅隧，只會經太子道西兩個站，不明白為何回程要繞行太子區一大圈；晚上於黃大仙下村絕大部分乘客都已下車，似乎該來回靠太子何文田一帶上客。
- 106：於港島路段來回經東區走廊，在太古城上/落返回電車路，減少與 116 重複路線，縮短行車時間。
- 211：改經鑽石山站配合屯馬綫營運；延長往九龍塘站。
- 211A：改總站在翠竹，跟 211 星期一至五全日做 1:3 聯合班次；延長往九龍塘站。
- 286M：延長到慈雲山，令慈雲山居民可以乘 286M 到大老山隧道轉乘其他路線到新界東。填補 286M 因屯馬綫一期通車所流失的客量，善用資源；伸延服務範圍至部份慈雲山範圍：由志蓮淨苑站後，改行鳳德道>蒲崗村道>鳳德道，加停龍蟠苑、蒲慈里、蒲蘅里、張永慶中學、火葬場、富山邨、斧山道運動場、志蓮淨苑後返回原線，可以令慈雲山居民享有直達大老山和馬鞍山的服務，亦能夠補足因沙中線開通而引致的客源流失。前往鑽石山轉乘港鐵的原 286M 乘客，則可於志蓮淨苑下車前往；延長至慈雲山及富山。
- 608：可途經協調道。
- 796C：延長至美孚。
- N216：Should pass though Tsz Wan San and Fu Shan to provide midnight service linking the area to Yau Tsim Mong District.
- E23A：馬上暫停，改回全 E23 服務，不停東涌涌北。
- A23：交錯經停蒲崗村道和鳳鑽苑站；往機場太多站，與 E23 路線差不多，建議直接由慈雲山往龍翔道；斧山道後直往龍翔道，不要經過啟德，土瓜灣及佐敦。

如經佐敦，與 E23 一樣，在繁忙時間會塞死，需要更多時間，並無便利到慈雲山及富山的街坊。希望可以分開兩條線，一條線服務啟德土瓜灣，一條線服務慈雲山富山，可以用單層巴士或者班次較疏，略貴也可，因為有時遠遊，行李重，未必可以每次乘車往龍翔道轉 A29；縮短行車時間，改經黃大仙、石硤尾上龍翊道。現今 A23 行經啟德、土瓜環、紅磡路線由 A21/2 取代。

樂富總站太少巴士線，希望可以增加龍翔道巴士駛入樂富。

部分早上線如 X42C 往觀塘方向不用停沙田坳道站，減少該位置塞車情況。

~增加其他路線~

往九龍各區

- 來回樂富地鐵站和美德樓經黃大仙。
- 樂富往西九一帶、南昌、奧運、大角咀的直線。
- 由翠鵬到九龍塘(上下班時間)，過海工作及上學都會到九龍塘乘搭鐵路到紅磡轉車。
- 由翠竹去鑽石山地鐵站的巴士線，可以轉乘沙中線。
- 龍翔道入青衣。
- 慈愛苑至樂富。
- 慈雲山往黃大仙站、鑽石山站全日循環線；往油塘；往來啟麗區。
- 啟德新區增設循環路線，途經黃大仙中心至樂富。
- 坑口或康城到黃大仙。
- 前往九龍塘的巴士路線。
- 直接來往觀塘樂華巴士總站。
- 黃大仙往黃埔。
- 新蒲崗繞至啟德站。
- 計劃較多土瓜灣區的路線。
- 樂富往油塘工業區/鯉魚門。
- 新增往將軍澳路線，例如坑口，寶琳，新蒲崗晚上 8-10 點時常有很多人等小巴往坑口及寶琳。

往港島

- 增加天強區往來港島巴士線，以減輕 103 線負擔。
- 東九龍(黃大仙或竹園)經西隧往中西區
- 繁忙時間上班及下午時間，增營九龍東經橫頭磡往中西區的快線。
- 上下班時間增加往返中西區路線，現時路線 302 太多站太長時間
- 鑽石山往中環。
- 竹園經西隧來往中環金鐘灣仔特快巴士線。
- 慈雲山全日往中上環灣仔路線；增加過海巴士。
- 增設樂富往返港島東區巴士路線。
- 經東隧從黃大仙區到太古方向。
- 天馬苑至東區並的直達巴士線。
- 希望增加黃大仙至港島東、柴灣的巴士服務
- 樂富往港島南區直接車。
- 往香港仔及鴨脷洲巴士路線。

往新界

- 黃大仙龍翔道到上水粉嶺來往路線。
- 重開 70X 往上水粉嶺(新界北)。
- 樂富前往沙田區
- 慈雲山往屯元天、沙田；到新界任何地方。
- 新蒲崗往沙田、大埔及北區的直達路線。
- 往來譽港灣及沙田。
- 新增路線經深井。

往機場

- 竹園區內有不少機場員工，特別是空中服務員，上下班都要拖住行李箱步行往龍翔乘車，甚為不便，建議每小時增設機場巴士途經竹園道。
- 增加機場巴士 A 車路經樂富來回（回程只停天馬苑，不停樂富）。
- 增加機場巴士 A 車路經鳳德、鳳凰、竹園。
- 新蒲崗有往機場需求，但沒有快車。
- **通宵線**
- 增加通宵巴士路線，由尖沙咀/旺角經過橫頭磡。
- 竹園至尖沙咀通宵巴士，及竹園至中環灣仔通宵巴士。
- 通宵巴士駛經樂富。
- 通宵機場巴士如 N26,N29,NA29 等線，到竹園及天宏苑/天馬苑時已無位上車及擺行李，加班次或新開路線以紓緩客量。
- 加設由沙田市中心經第一城、愉翠苑及黃大仙龍翔道至官塘的通宵巴士服務。
- 加設途經竹園邨往市區通宵巴士線(可一小時一班)。

其他

- 增設新蒲崗(太子道東)往東鐵線站一帶。
- 往來荃灣的路線經過新蒲崗。
- 增加慈北開出路線。
- 增設往來旺角特快線，經將軍澳隧道。
- 將多區例如：荃灣、葵青、屯門、天水圍等原有巴士路線，增加多一個站在竹園邨巴士總站，或者開設新路線貫穿以上各區，方便年長居民乘搭。

~脫班及 APP 問題~

- 211 經常脫班，又只能提供往返黃大仙鐵路站的服務翠竹居民。翠鵬居民只能忍受 211 線的表現。往返居所，繁忙時間只能等.....
- 103 放工繁忙時間（18:00-19:00）銅鑼灣回黃大仙經常脫班，本來班次已十分疏落，多次眼見巴士 app 指十數分鐘後有車，但在巴士站直到巴士 app 指到站及離站後，仍沒有班車到達！多次呆站 30 分鐘等車回家，而且向九巴反映無效！
- 建議巴士公司能有效安排巴士 APP 準確的行車時間方便市民能乘搭。而且車箱內透過廣告和加強廣播提醒所有乘客保持清潔及個人衛生等。
- 3C、2F 於九巴 APP 經常脫班，曾經等一個小時內到站時間到但無車，情況維持最少大半年，如果無車請勿在 APP 顯示。
- 3C、103 脫班問題極為嚴重，多年來從無改善！
- 40 號早上往荃灣方向/放工往觀塘方向，經常脫班及滿坐。
- 6D 路線往長沙灣方向班次遲到情況嚴重，深水埗路段經常塞車，建議轉入其他路口避開阻塞。
- 目前 2B 線每班間隔為 30 分鐘，如遇上脫班便會導致最多要等候 1 小時，即使出現脫班九巴 APP 仍只是顯示為班次延誤，令乘客未能判斷是否應改乘其他交通工具，希望可以解決因脫班而導致的不合理等候時間，以及不要以延誤來掩飾脫班問題。
- 6:00 後荃灣出發的 40 號，時常有幽靈巴士，APP 顯示巴士到了，但沒有巴士到，之後 APP 就指示下班車要 12 分鐘後。
- 慈雲山巴士在 APP 出現的車，最後見不到。

~轉乘優惠~

- 1 / 7 / 11K 等與 10 號的轉乘優惠。
- 翠竹居民於樂富乘 7M 在天虹小學站轉乘 211 回翠竹，免費轉乘(或成人\$1, 長幼免費)，無需增設特別路線及班次，又能提供有價值服務。
- 211 到黃大仙轉乘過海巴士能夠有車費減免。
- 希望增加區內巴士轉乘優惠。
- 3D 線新界轉乘優惠。
- 大老山/獅子山隧道轉乘優惠，例如使用八達通兩程只收最貴該路程。
- 天馬苑巴士站轉乘到黃大仙優惠。

~雜項~

- 1 號往尖沙咀減少九龍城至太子的上落站，現時差不多每個街口都有一個站，聯合道已經狹窄，經常有一堆車輛不停上落客，令車程更長。沿太子道西這個塞車黑點，1 號多站得令人驚訝，到彌敦道反而密度正常。我轉坐 5c/ 5/ 7 號來往尖沙咀，覺得相對少站/較少塞車，1 號車未能做到。
- 由竹園出發的 1 和 11K 號巴士常常於同一時間發車，每班發車時間相約，變相往九龍城的乘客會於巴士站聚集。錯過了上一班車便要等候 20 分鐘，不太方便。
- 下班時間在觀塘乘 11D 回樂富大多是單層巴士，經常滿載無法上車。
- 麻煩把彩虹的 40 號等候位置及 290/290A 的分開，等候位置很窄，每等 40 號的人也要讓位給很多班次 290 的人。40 號有車時，290 號的乘客又不動，要 40 的人繞到馬路上上車，慢點已給沒排隊的人插隊。
- 40/290A/42C 永光書院站上班時間經常滿客飛站。
- 42C 號巴士早上班次過密。
- 211 always full, and no seat if you not after the first station. KR 21 is better but not full day services。
- 控制 211 班線更平均到站,,因為一時無車,一時 5 架車一同到達,,令到居民難以預計時間
- 改善 211/211A 巴士線，但需要牽涉翠竹樂富村巴。
- 290A、290B、290X 路線太相似，全部都繞路甚多。
- 302A 經常在慈雲山中心受到 3D 停泊擋路及 5C 橫截上客阻礙埋站，又再延誤幾分鐘，十分不便。
- 保留 82X、84M 及 85M
- 屯馬線重組保住 80/89/89B 等黃大仙往沙田路線。
- 由新蒲崗去恒生大學只有一輛巴士 85X，等待時間多數為 15-20 分鐘，甚至更多。而且繁忙時間根本未能上車，要等二至三輛車，更有脫班嘅情況。
- 希望有多條巴士線近盈鳳里。
- 縮減 113 往彩虹路線的站，吸引 111 金鐘/灣仔/銅鑼灣搭客返回彩虹。
- 早上 116 慈雲山開出，到彩虹道已經客滿，而且經常有脫班問題。很多學生會乘搭 111 由慈雲山到土瓜灣一帶上學；再者，放工時間於堅拿道巴士站亦經常客滿飛站，站等半小時都無法上車，明顯巴士路線安排不完善。
- 我係對巴士站排隊有意見。東頭偉東樓巴士站，建議在地下劃上巴士等候線。太多人唔排隊
- 往葵涌方向途經天馬苑站巴士會間中飛站
- 富美街富強苑(嘉強苑對面位置)加設巴士站位。
- 往觀塘方向，保留路線 1A 及其他各現有路線停留采頤花園巴士站。
- 希望多一點車可以前往啟德。
- 請多點考慮照顧斧山道的居民出入
- 改善往返天宏苑至新蒲崗、九龍城路線的服務，減低票價，不用給全票搭 1 號和 11K 巴士。
- 現時竹園只有 N26 會到機場或由機場出發到竹園，平常時間如要乘坐機場巴需

- 步行大段路程至龍翔道或乘坐 7M 到樂富再轉乘，比較不便。希望可與城巴溝通作出調整，或可否類似小巴做法預早預約乘坐到時機場巴會途經竹園。
- 所有行經天馬苑的機場巴士，應在天馬苑巴士站上落客，不應在龍翔官中，那處沒有民居，應方便天馬苑及附近屋邨居民，不用拖着行李走一段遠路才回到家。
- 竹園村沒有任何巴士往各區，反之慈雲山和黃大仙去那裡也有很多交通工具。期望可將慈雲山為起點的巴士，加上竹園村作為中途站。
- 沙田坳道巴士站往觀塘方向，朝早繁忙時段往往因太多路線使用同一巴士站上落客，變相令龍翔道三線行車變為兩線行車，以致交通擠塞，應研究如何改善
- 延長任何一條大老山線到慈雲山，如取消 205M (完全無客)、2F 不入歌和老街(如 214)。
- 黃大仙區的巴士服務近年每況越下，大部分路線均曾經被調整過班次及削減投放於該路線的巴士數目，如 1 號，以往以 18 輛巴士行走，6-10 分鐘一班，如今卻只用 15 輛巴士，大部分時間班次調整至 10-15 分鐘。然而，釋出的資源巴士公司並非投放於原區加強其他路線服務，而是投放到其他地區，如安達新發展區等。希望將資源調回黃大仙區，加強本區巴士服務。
- 就慈雲山進行一次大型的通勤調查，收集居民通勤習慣，以更有效分配資源及更有力地提出建議。

致：黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會

胡志健主席暨各委員

要求成立慈雲山交通小組

現時慈雲山將近十萬人口，成立慈雲山小組能交換及發表區內交通配套事宜，並能監察及研究與慈雲山交通有關的政府政策及公眾關注交通的事項。

黃大仙區議員

黃逸旭 張茂清 岑宇軒 莫綺霞

2020年3月2日



黃大仙區議會

交通及運輸事務委員會

胡志健主席及全體委員：

要求改善雲華街及惠華街交界天雨路滑問題

慈雲山交通十分依賴巴士及小巴服務，而區內道路網絡基本上沿用慈雲山邨重建前的設計，故此繁忙時段道路流量已見飽和。更甚者，雲華街及惠華街交界馬路於雨天經常出現巴士「跌胎」溜後甚至「死火」的情況，險象環生，不單阻礙區內交通，更對道路使用者構成威脅。本人於服務慈雲山期間一直收到街坊就上述問題的投訴，已多次向路政署作出反映並要求跟進，惟至今仍未得到妥善處理。

雲華街天雨路滑問題的形成固然有其先天因素，包括雲華街坡度大、位處巴士總站出口，交通流量甚高、馬路的平水令巴士右轉入雲華街時重心傾側向左方等等。然而後天的影響亦不容忽視，其中最常出現「跌胎」溜後的一段路面長期處於破損的狀態，防滑鋼砂被嚴重磨蝕，一旦遇上毛毛雨令路面油漬浮起，巴士輪胎的抓地力更會被進一步削弱。

為免相關問題繼續困擾本區，本人現提出以下三點改善建議：

1. 要求食環署加密雲華街路面清洗次數，避免路面油漬令問題進一步惡化；
2. 要求路政署加密雲華街的路面重舖次數，並與各政府部門協調，減輕相關工程對區內交通的影響；
3. 路政署代表曾向本人建議調整區內巴士路線，減少巴士駛經該路口的數目以延長路面防滑鋼砂的壽命。本人要求路政署提出更詳盡的研究數據，包括該路口可負擔的流量以及調整後的預期壽命等，交予本會及運輸署參考並與各巴士公司商討。

本港即將踏入雨季，懇請相關部門把握時間跟進，莫待意外發生後才亡羊補牢。

黃大仙區議員

岑宇軒博士

2020年3月3日